

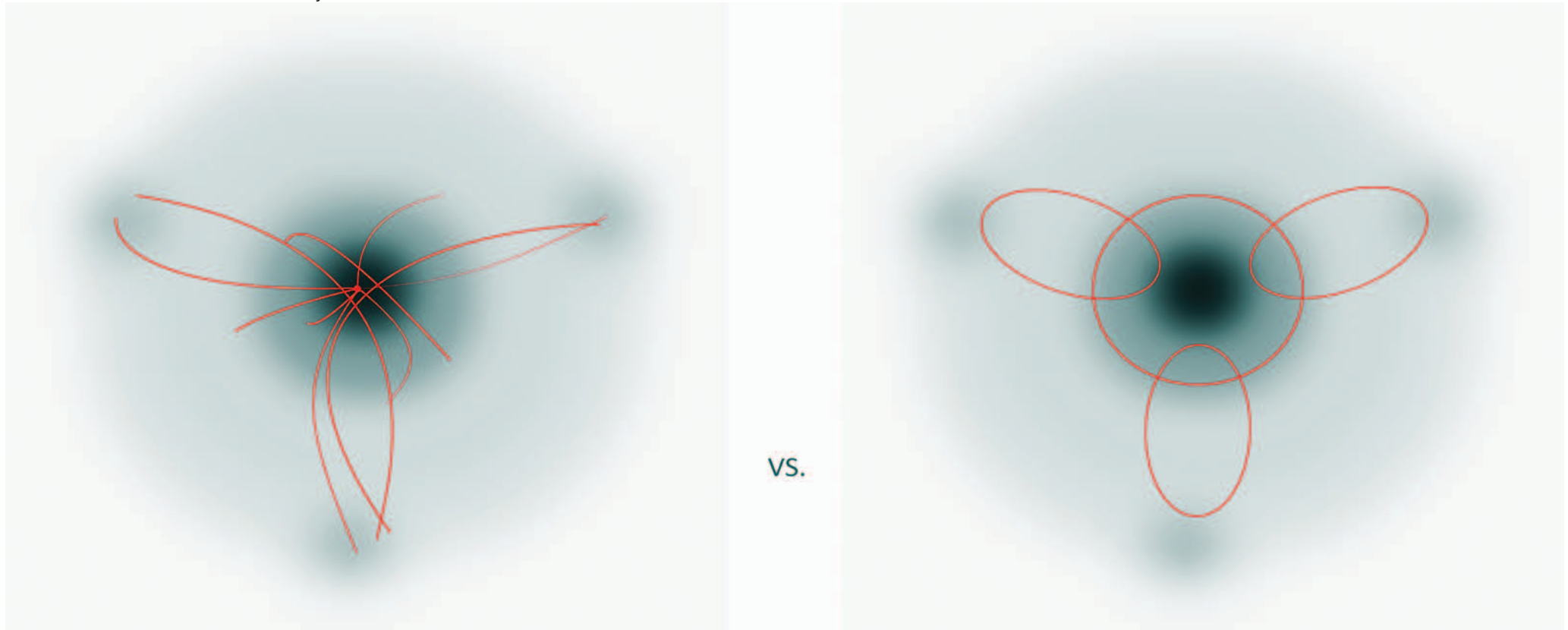
‘ Voor een beter Gent’



Door de eenvoudige beslissing van het aanreiken van vier centrum haltes voor openbaar vervoer doorkruist het openbaar vervoer het voetgangersgebied niet meer van stad Gent. Zo verkrijgen we een grotere diversiteit aan openbare ruimten die het doel van het stadscentrum beter ondersteunen. Door het gelijktijdig verkeersvrij maken van de winkelstraten Vlaanderenstraat en Brabantdam wordt het voetgangersgebied aanzienlijk vergroot tot voordeel van allen.

Optimalisatie van het openbaar vervoer als ondersteuning van het stadscentrum.

Gent realiseert in haar stadscentrum actueel zowat overal een heraanleg van het openbaar vervoer. De 15 jaar oude beslissing om het midden van het stadscentrum aanzienlijk verder uit te bouwen als intensief kruispunt van openbaar vervoer is nochtans definitief achterhaald. Haar foute beslissing gehoorzaamend, beslist Gent de eenmaal foute ingeslagen weg in overtreffende trap verder zetten. Ook over de Graslei via de Sint Michielshelling en over de Belfortstraat komen spoorbeddingen voor stadstreinen. Na het herleiden van de Gebroeders Vandeveldestraat en de Papegaaistraat tot betonnen spoorbeddingen volgen nu ook de winkelstraten Vogelmarkt en Brabantdam. Immers het openbaar vervoer met stadstreinen voor 380 man doorheen het oude stadscentrum jagen zou volgens een ongekend principe de stad ten goede komen. Dat niemand trams doorheen winkelstraten hetzij het kluwen aan sporen vlak naast de drie torens mooi of aangenaam vindt is gekend. De vraag of die ingeslagen weg verder gezet moet worden is dan ook ter zake. Ook het Rekenhof krijgt na vraagstelling en onderzoek geen enkel argument waarom Gent weigert alternatieven te ontwikkelen. De enige plausible verklaring hier is dat Gent nu eenmaal ooit heeft beslist om het midden van haar voetgangersgebied te zien als kruispunt van openbaar vervoer en dat daarom op dit zwak fundament dient te worden verder gewerkt. Dat daarmee de kwaliteit van het stadscentrum ondergraven wordt is daar het gevolg van. Het midden van een stadscentrum intensief doorkruisen met openbaar vervoer welke de zwakke weggebruiker een bedreigend gevoel aanlevert kent geen voorbeeldigheid en dient best herdacht te worden omdat beter denkbaar is. De conclusie is dan ook in navolging van de vele Europese voorbeeldsteden dat het doorkruisen van een voetgangersgebied met openbaar vervoer een achterhaald idee is dat zich ver verwijderd houdt van duurzame mobiliteit.



Het centrum van een stad doorkruisen met het openbaar vervoer is een achterhaald vroeg twintigste eeuwse idee eigen aan het modernisme (zie tekening links). De onderlinge verbinding van satelietgemeentes laten verlopen doorheen het midden van een stadscentrum betreft een infrastructureel gebruik van het stadscentrum.

Het gebruik van de binnenring van de stad om de satelietgemeentes van de stad te verbinden is niet alleen rendabeler en performanter, het biedt ook plaats aan het midden van het centrum voor een meer gevarieerd gebruik. Lussen verbinden daar het centrum met de stadsranden en de satelietgemeentes zonder dat ze de stad hoeven te doorkruisen. Minder lange lijnen aan een frequenter debiet en dicht bij meerderen ontsluiten het centrum en maken zo ruimte om eigentijdse verwachtingen van de stad plaats te geven. Gent kan ten voordele van 'een beter Gent' deze optie gemakkelijk implementeren. Dat we ten aanzien van stedenbouw en mobiliteit nooit vertrekken van een blanco blad daarvan is in de aangereikte variante doordrongen. Vandaar dat bestaande lijnen verbonden worden tot lussen. De hiernavolgende uiteenzetting verduidelijkt dat en toont vervolgens de mogelijkheden van de vrijgekomen ruimte.

Optimalisatie van het openbaar vervoer voor een beter Gent



Groen: aanduiding verkeersvrij gebied
Cirkel met straal 500 meter met St Baafs als middelpunt toont het autoluwe gebied.
De centrumhaltes vertoeven aan de rand van het verkeersvrije gebied.
In deze cirkel : enkel kleine elektrische pendelbusjes.

Openbaar vervoer in het stadscentrum:

**Niet meer doorheen het voetgangersgebied
maar
met lussen rakend aan het centrum.**

Voordelen van vier centrumhaltes:

- Minder vertragingen vanwege het toenemend aantal wandelaars en fietsers in het stadscentrum.
- De lussen verbinden stadswijken die anders niet of slecht verbonden zijn.
- Vrijkomen van de publieke ruimte voor; wandelaars, spelende kinderen, fietsers, flaneerders, stadsgenieters, rustplaatsen, groen en inventieve invullingen.
- Het centrum wordt attractiever waardoor de plaatselijke economieën welvarender zullen zijn.
- Een hoog kwalitatief centrum creëert een hogere vraag naar huisvesting, wat dan weer meer middelen aanlevert.
- Noord-zuid verbindingen of oost-west verbindingen van de stad gaan vlugger rondom het centrum op de grote lanen.

Enkel kleine elektrische busjes circuleren in het voetgangersgebied zodat mindervaliden en bejaarden een geoptimaliseerde service krijgen.

Optimalisatie van het openbaar vervoer als ondersteuning van het stadscentrum.

Openbaar vervoer welke van de ene kant van de stad naar de andere kant gaat, kan evengoed rondom het centrum lopen. Immers wie aan de andere kant van de stad moet zijn heeft het centrum niet nodig. Wie in het centrum moet zijn kan evengoed een tram of bus nemen die een lus maakt tot aan het centrum maar er niet doorheen gaat waardoor een groter deel volledig verkeersvrij wordt en het centrum zo een grotere diversiteit van gebruik van de openbare ruimte kan kennen.

In ons voorstel laat het openbaar vervoer slechts een klein deel van het centrum ongemoeid, meer bepaald het middenste. Grenzend aan dat midden voorzien we meerdere centrumhaltes. Wij schrappen dus niets van het bestaande openbaar vervoer uit het centrum. Het openbaar vervoer stopt slechts iets vroeger ten voordele van het doel van het stadscentrum. En dat kleine verschil biedt een zeer groot voordeel.

De vervolmaking van het stadscentrum gaat samen met de vervolmaking van het openbaar vervoer. Het gericht zijn van het openbaar vervoer als ondersteunende factor tot de werking van het stadscentrum is cruciaal. Daartoe dient het openbaar vervoer met een hoge frequentie nabij het

midden van het centrum diverse stopplaatsen te hebben. Voor het tramverkeer zijn daartoe drie centrumhaltes cruciaal:

- 'Centrumhalte het Koophandelsplein'
- 'Centrumhalte het Gravensteen'
- 'Centrumhalte het Zuid'
- Voor de bussen komt daar 'Centrumhalte Sint Jacobs' bij.

Met betrekking tot de optimalisaties ten aanzien van het openbaar vervoer welke wij voorstaan:

Wij zijn evident voor een concentratie aan openbaar vervoer naar het stadscentrum maar tegen het doorkruisen van het midden van een stadscentrum door openbaar vervoer.

In het midden van een stadscentrum vertoeven de meeste mensen, dat doorkruisen met openbaar vervoer is het doel van een stadscentrum niet begrijpen.

Het idee dat iedereen op de Korenmarkt moet zijn en dat daarom elke omliggende gemeente daarmee een verbinding moet hebben is een vergissing.

Een lus aan het Koophandelsplein (begin Veldstraat), een lus aan het Gravenkasteel en een terminal aan het Zuid volstaan om Gent Centrum te bedienen.



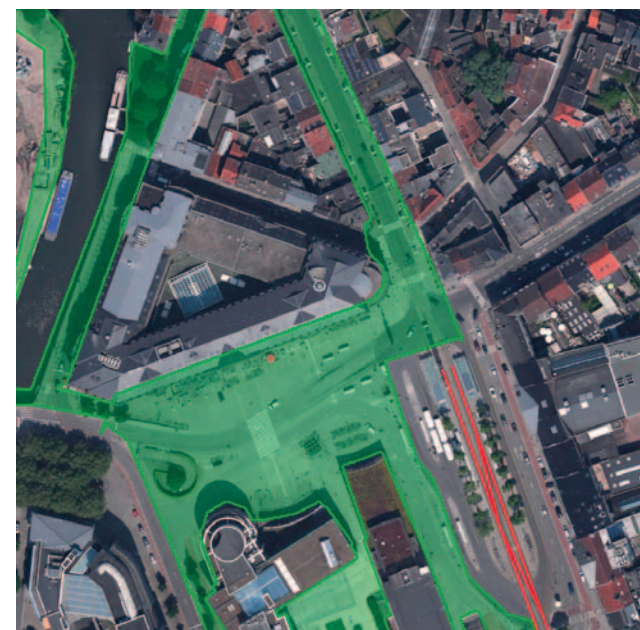
'Centrumhalte het Koophandelsplein'

Twee bestaande lijnen worden verbonden en vormen zo een lus.



'Centrumhalte het Gravensteen'

Deze centrumhalte kent een terminal aan de Langesteestraat en één ter hoogte van de Jan Breydelstraat. Een doorgaande tram is mogelijk op één spoor waarna een wisselspoor terug beide richtingen ondersteunt.



'Centrumhalte het Zuid'

Deze centrumhalte is een terminal voor tram en busverkeer

De conclusie dient naar voren te worden geschoven om het openbaar vervoer tussen de randgemeenten rond het centrum te laten circuleren op de grote lanen. Dat is meer aangewezen dan doorheen de te smalle straten van het centrum. Een drietal lussen voor stedelijk spoorverkeer met daaraan gekoppeld centrumhaltes zorgen voor vrijwaring van het midden van het centrum tot voordeel van meer bewegingsruimte voor de stedeling, kinderen, fietsers en aangenamer gebruik van het openbaar domein. Immers precies in het centrum van de stad vertoeven de meeste mensen. Intensief openbaar vervoer doorheen het voetgangersgebied sturen kent geen voordelen noch noodzaak.

Het vrijmaken van het midden van het centrum ook van openbaar vervoer biedt meer mogelijkheden van invulling en beantwoordt zo meer aan de actuele doelstellingen van een stadscentrum. De jarenlange gewontewerking dan wel misvorming door gewoonte, waarbij fietsers door het openbaar vervoer op het voetpad worden gejaagd en stadstreinen doorheen autovrije smalle drukke winkelstraten sporen is daarmee verleden tijd.

De honderden bussen die de Korenmarkt, het Burgemeester Braunplein, het St Baafsplein, het Lippensplein, enz... passeren wie pleit daar nog voor? Trouwens waarom moeten bussen die naar Oostakker (N° 39) , Drongen (N° 17 & 18) Evergem-Wondelgem (53 , 53 , 54) Zwijnaarde N° 39), Mariakerke (N° 3) en elders gaan, het middenste van het centrum van Gent passeren ? De trillingsschade aan onze monumenten, oude en nieuwe gebouwen is bewezen, de bijdrage van de bussen aan de fijnstofpieken die zich voordoen tussen de gevelwanden van de binnenstad zijn bewezen (de aankomende zgn. zwak hybride bussen die max 10 % energie halen uit het remmen veranderen dat niet) , het onveiligheidsgevoel dat leeft bij jonge fietsers en hun ouders maken het fietsen daardoor niet populairder. De aankoop van nog langere stadstreinen accentueert de foute gehanteerde visie welke stad Gent meer dan tevoren blijft verdedigen. Nu blijkt dat precies op die laatste extra honderd meter van het midden van het stadscentrum het openbaar vervoer extra traag moet rijden is de efficiëntie en het rendement daarenboven dramatisch laag.



Het doorkruisen van het stadscentrum met het openbaar vervoer 'van heinde en verre' is een gegeven dat in de architectuurwedstrijd 'Het Burgemeester Braunplein' dd. het jaar 2000 als randvoorwaarde naar voren werd geschoven. Mogelijks werd door de attractiviteit van het aangrenzende stadsontwerp 'de stadshal' de kwestie van het openbaar vervoer door velen ongewild uit het zicht gesteld. Na de golf van aanpassing en adaptie rest de kale feitelijkheid van de vaststelling dat net naast dé Drie Torens van Gent een veelheid aan sporen het historisch overgeleverde architecturale patrimonium dermate bruuskere dat de waarde van de monumenten erdoor wordt ondergraven. Welke stad doet dat zijn belangrijkste monumenten aan ? Temeer omdat de zorgzaamheid voor monumenten een primordiale beschavingsgraadmeter is. Het stedelijk milieu loskoppelen van esthetiek is geenszins voorbeeldig. De vraag die zich stelt hoe we dit hebben bekomen is niet wat nu van tel is wel; hoe passen we de gewijzigde verwachtingen ten aanzien van de stad toe en verhinderen we verderzetting van deze vergissing. Deze lelijkheid naast de Drie Torens kent weliswaar nog enige compensatie door de aanwezige pleinen. Een dergelijke open ruimte die deze infrastructuur compenseert ontbreekt echter in de Limburgstraat, de Zonnestraat, de Veldstraat, de Vlaanderenstraat, de Brabantdam, de Vogelmarkt en het Lippensplein.

Nu stad Gent deze vergissing wenst verder te zetten door het aanleggen van stadstreinsporen in de Belfortstraat én zelfs over de Graslei via de Sint Michielshelling is het hier aangereikte alternatief tijdig en accuraat. meer bepaald maak voor het openbaar vervoer lussen die 4 centrumhaltes voeden en verlaat de foute visie om het midden van het stadscentrum verder te zien als kruispunt van openbaar vervoer.



Cynische affichering van het voetgangersgebied gekend als de historische site 'De drie torens' als verduidelijking van de noodzaak tot vaststelling en herdenking van het openbaar vervoer te midden van het stadscentrum. Op visueel dramatische wijze dringt zich hier de vraag op of het excessief doorkruisen van het voetgangersgebied met openbaar vervoer het doel van het stadscentrum begrijpt en ondersteunt of eerder ondergraaft.



‘ V o o r e e n b e t e r G e n t ’



Voorstel 'Voor een beter Gent'

Architectenbureau Dirk Coopman

1. Aanleg Koophandelsplein.
2. Centrum halte Koophandelsplein op brug.
3. Parkings in en uit rondom de Kouter bereikbaar via één straat.
4. Extra groenaanleg op de Kouter , zonder inname marktoppervlakte.
5. Geen doorgaand verkeer over de Kouter.

6. Brabantdam verkeersvrij en aanplanting bomen.
7. Openen één ondergronds kanaal François Laurentplein.
8. Verlaagde kade aan het geopende kanaal.
9. Nieuw plein aan water op het François Laurentplein.
10. Verkeersvrij maken van de Vlaanderenstraat.

11. Stadsbos ter hoogte van verbreding Vlaanderenstraat.
12. Nieuw plein 'Lieven Bauwens'.
13. Nieuw 'Lippensplein' met grote ovalen zitbank. Verkeer voor aangelanden mogelijk.
14. Rondpunt aan het het Zuid.

Het Koophandelsplein



Architectenbureau Dirk Coopman

Door de bomen die nu de parking van het 'Oud - Justitiepaleis' omzomen te rooien ontstaat een nieuw stadsplein gevormd door de bestaande waardevolle bebouwing en de Leie. Het herplanten van de bomen aan de rand van het plan versterkt de intimiteit van het plein en accentueert zo ook de waardevolle architectuur van het 'Oud-Justitiepaleis'. Tevens wordt door dit plein de betrokkenheid op de rivier vergroot. Gebruik van de nabije parking aan de Kouter staat toe om de parking 'Oud Justitiepaleis' te supprimeren.

Voordelen van het voorstel 'Koophandelsplein':

- Stedelijk centraal gelegen nieuw stadsplein vergroot zo de stadskern.
- Visuele optimalisatie van het oud justitiepaleis,
- Plein met betrokkenheid op de Veldstraat
- Verademing en ondersteuning van de Veldstraat
- Plein met betrokkenheid op de Leie.
- Centrumhalte met transparante overkapping voor tram op de brug met zicht op de Leie.
- Hogere attractiviteit stadscentrum.
- Vergroten van het voetgangersgebied.



Bovenaanzicht op Koophandelsplein en de beplante Schouwburgstraat aan de Kouter



*Nieuw stadsplein georiënteerd op het water en het oud justitiepaleis.
Centrumhalte Koophandelsplein op Leie brug*

Het Koophandelsplein

- De tramsporen in de Gebroeders Vandeveldestraat maken een bocht aan het 'Oud Justitiepaleis' naar de Nederkouter richting station en kennen geen verderzetting over de Veldstraat, Kouter, Vogelmarkt en de Brabantdam.
- De transformatie van het Koophandelsplein tot een hedendaags stedelijk plein met een binding met de Leie maakt van dit plein een aantrekkelijke ontvangst voor zij die komen met het openbare vervoer.
- Trams die komen van het Sint Pietersstation draaien naar de Gebroeders Vandeveldestraat en vice-versa.
- Het voordeel van geen tramverkeer in de Veldstraat en op de Korenmarkt en toch erg nabij een stopplaats te hebben voor het openbaar vervoer zal de kwaliteiten van de kuip van Gent maximaal tevoorschijn laten komen. De openbare ruimte komt zo geheel ten dienste te staan voor divers gebruik door allen.

Vogelmarkt - Brabantdam - Laurentplein - Lieveu Bauwensplein - Vlaanderstraat verkeersvrij.



Vogelmarkt, Brabantdam, Laurentplein en de Vlaanderenstraat worden in dit voorstel verkeersvrij, vanzelfsprekend met de ondertussen tot de regels der kunst behorende uitzondering voor bewoners en leveringen in de ochtend.

Architectenbureau Dirk Coopman



Kruispunt winkelstraten Vogelmarkt, Brabantdam en Mageleinstraat verkeersvrij

Architectenbureau Dirk Coopman



Kruispunt winkelstraten Vogelmarkt, Brabanddam en Mageleinstraat verkeersvrij.

Architectenbureau Dirk Coopman



Brabantdam verkeersvrij.

Architectenbureau Dirk Coopman

Alternierende bomenrijen versterken visueel de aanwezigheid van groen en nemen zo nauwelijks plaats in voor het bij uitzondering toegestane verkeer.

Het nieuwe François Laurentplein



Laurentplein verkeersvrij en één der tunnels open. Een verlaagde kade met bomenrij bindt het Laurentplein met de rivier.

Architectenbureau Dirk Coopman



De twee identieke tunnels bieden een originele esthetische bijdrage aan het ervaren van stad Gent te water.

Gezien de waarde van water in de stad wordt één tunnel geopend zo worden vier stedenbouwkundig waardevolle bijdragen gegeven aan Gent:

- Een bestaande tunnel na renovatie.
- Een nieuw plein aan het water.
- Een nieuwe open doorvaart.
- Een verlaagde kade georiënteerd op het water.

Winkelstraten Vlaanderenstraat en Brabantdam verkeersvrij

Met het sluiten van de Vlaanderenstraat voor verkeer wordt het beter maken van Gent succesvol ingezet. Immers het comfort voor wandelaar, fietser, toerist en shopper zal zich zo laten voelen in gans het centrum. Het stadscentrum wordt zo groter. Een groter omtrek van het centrum biedt aan de auto dan ook meer omtrek welke grenst aan het centrum. Parkings aan deze grens met het vergroot centrum zullen een goede investering zijn en de verkregen kwaliteit consolideren. Enkel door het realiseren van aantrekkelijke winkelstraten zullen sub-urbane shoppingcentra er niet komen. Onaantrekkelijke winkelstraten in de binnenstad genereren shoppingcentra aan de stadsranden waardoor winkels in de binnenstad verdwijnen met omvangrijke leegstand tot gevolg. (Zie drama Sint Niklaas, enz.) Vergroten van het voetgangersgebied genereert vanzelf extra ondergrondse parkings als goede investering.

Beginnen met het verkeersvrij maken van de winkelstraten Vlaanderenstraat en Brabantdam is wat dient te gebeuren, de rest volgt eruit.

Het verkeersvrij maken van de Vlaanderenstraat welke nu dienstig is als rechtstreekse afrit van de autostrade en het verkeersvrij maken van de Brabantdam welke nu functioneert als oprit naar de autostrade, zal vele omliggende straten een verhoogd comfort aan leefbaarheid, vermindering van fijnstofpieken, toename aan fietsveiligheid en ondersteuning van de plaatselijke economieën aanleveren. Dat deze belangrijke winkelstraten nu functioneren als op- en afrit van de autostrade is een ernstige fout. Reden om huidig voorstel op te volgen.

Van het zuidstation een terminal maken voor tram en bus is aangewezen om definitief te gaan voor een aantrekkelijkere stad aangepast aan de verwachtingen en noden van onze tijd.

Het openbaar vervoer zal daardoor succesvoller zijn omdat meer mensen naar het opgevaardeerde centrum zullen komen.

Kleine elektrische busjes aangepast voor mindervaliden die op afroep van een bus- of tramchauffeur klaar staan om service te verlenen tot aan de deur is in de voorbeeldsteden inbegrepen in het ticket, zo kan het openbaar vervoer minder opdringerig en inflatoir op de stedelijke kwaliteiten aanwezig zijn.

Zoals in de voorbeeldsteden garanderen de afstandsbediende paaltjes hetzij door nummerplaattherkenning bestaande 'erfdienstbaarheden' naar elke privé parking.

Wij menen samen met vele anderen dat wat we voorstellen hogere kwaliteiten bezit, het openbaar vervoer zo rendabeler en performanter zal zijn, het stadscentrum meer plaats zal maken voor een grotere diversiteit van gebruik, we een gezondere stad krijgen, de mobiliteit duurzamer wordt, de plaatselijke economieën welvarender zullen zijn, meer tweeverdieners met kinderen terug de stad in zullen wonen en het voetgangers en fietsverkeer sterk zal toenemen.





Brabantdam verkeersvrij. Door een bomenrij alternerend links -rechts te plaatsen verkrijgt men meer groen in de stad zonder de nadelen eigen aan een versmalling van een straat. Het verkeersvrij maken van een winkelstraat is de enige effectieve ondersteuning van plaatselijke economieën.

Architectenbureau Dirk Coopman



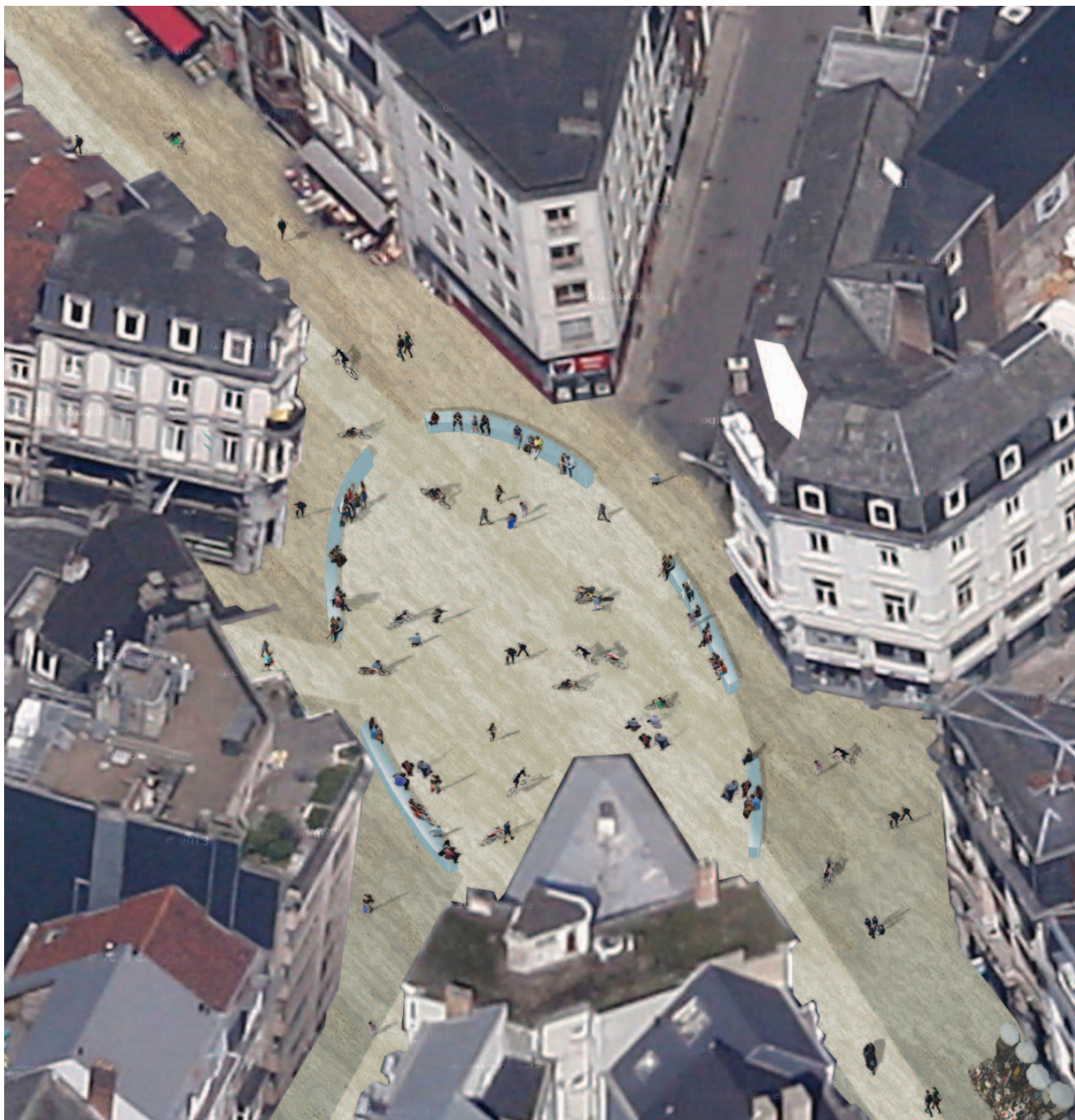
Na de aanleg van het legendarische Zollikofer-De Vigneplan (1880-1888), meer dan een eeuw geleden, kende het Lippensplein nauwelijks verkeer. Dit zo genaamd plein levert nu een chaos aan van verkeer en biedt geenszins de kwaliteiten eigen aan een hedendaags stadscentrum. Met het verkeersvrij maken van de Vlaanderstraat en de Brabantdam krijgt dit plein met zijn vele stadsperspectieven verrassende mogelijkheden als plaats om er graag te zijn.

Vlaanderstraat en Brabantdam verkeersvrij LIPPENSPLEIN



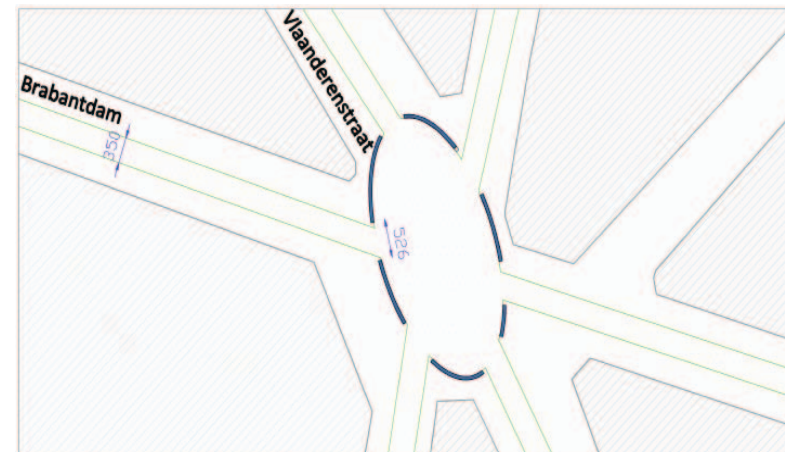
Het verkeersvrij maken van de winkelstraten Brabantdam en Vlaanderenstraat levert aan het Lippensplein de mogelijkheden van een aan het centrum aangepaste omgevingsaanleg en gebruik.

Architectenbureau Dirk Coopman



Het nieuwe Lippensplein omvormt een kruispunt van verkeer en openbaar vervoer tot een stadsliving. Nummerplaatherkenning staat stapvoets autoverkeer voor bewoners toe.

Het Lippensplein als kruispunt van stedelijk spoorverkeer in twee richtingen én bussen voor omliggende gemeenten én auto's van of naar zes verschillende straten én fietsers en terwijl als onderdeel van een winkelstraat?



Door het verkeersvrij maken van de Vlaanderenstraat en de Brabantdam ontstaan op diverse plaatsen in het centrum andere mogelijkheden van invulling.

De return van die veelheid aan opportuniteiten dient begrepen te worden als uitzonderlijk. Straten, pleinen en kruispunten kunnen telkens een de stad ondersteunende eigenheid verkrijgen.

Het Lippensplein krijgt een ovale plein die de uitzonderlijke hoekarchitecturen zo expliciet accentueren. Conform het stedelijke succes van zien en gezien worden is dit kruispunt ideaal voor een veelheid aan zitbanken die de ovaal verder vorm geven.

Als combinatie van rustplek en veelheid van passage van fietsers en voetgangers is dit voorstel op dit kruispunt van twee winkelstraten, een geactualiseerd geïntegreerde oplossing met zijn historisch verleden.

De openingen in de ovaal laten occasioneel verkeer toe.

Het contrast met de huidige invulling is te hanteren als hefboom tot beslissen.

Lippensplein



Architectenbureau Dirk Coopman



Vier sporen voor kruisende stadstreinen én dubbellange bussen én kruisend autoverkeer én fietsers vormen nu het kleine Lippensplein welke tevens een kruispunt van winkelstraten vormt.

Lippensplein.

‘De ovaal’ maakt van het Lippensplein een plein waar wandelaars, shoppers en fietsers thuis zijn en de auto van de bewoners welkom blijft.

De grote ovale zitbank stolt deze optie tot een stadssalon waar de arduinen zitbak als buffer werkt ten aanzien van vermeld geautoriseerd verkeer.

De zitbanken kennen onderlinge afstanden van 5,5 à 6 m zodat toegestaan verkeer er moeiteloos tussen kan. De solide zitbank zorgt er gelijktijdig voor dat de zwakke weggebruiker comfortabel beveiligd is. Het verkeersvrij maken van de Brabanddam en de Vlaanderenstraat verhindert het gebruik niet van bestaande erfdienstbaarheden naar privé-parkings, hulpdiensten en elektrische mini citypendelbusjes. Dat de stad vorm dient te krijgen tot voordeel van zijn bewoners en bezoekers blijkt uit bovenstaand voorstel.

Het Stadsbos en het 'Lieven Bauwensplein'.



Architectenbureau Dirk Coopman

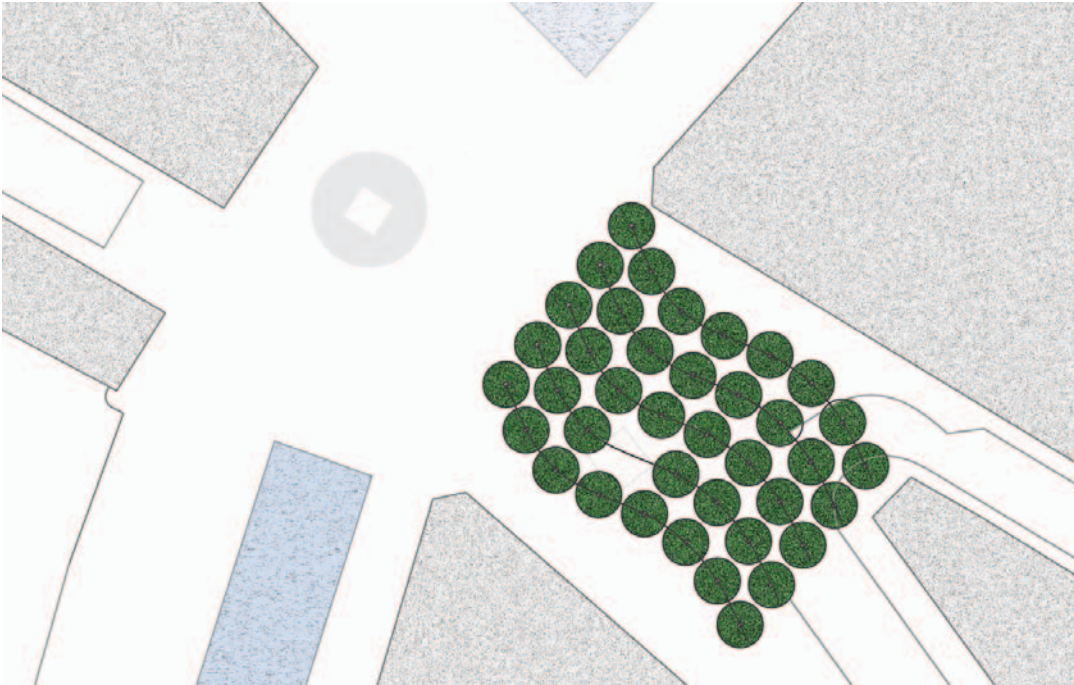
Door het verkeersvrij maken van de Vlaanderenstraat verkrijgen we een nieuw en groot 'Lieven Bauwensplein' begrensd aan twee zijden met water. 'Het Stadsbos' ter hoogte van de verbreding van de Vlaanderenstraat en het Gerard Duivelsteen staan beiden in voor de bijzondere eigenheid van dit nieuwe plein.



De te grote openheid van het Lieven Bauwensplein kan door de groene wand van het stadsbos een intimiteit verkrijgen welke de omgeving (Reep, Gerard Duivelsteen, enz..) ten goede komt. Het verkrijgen van diverse sequensen aan karaktervolle stedelijke ruimten ruilt de monotonie in van tramsporen, files van stadstreinen en dubbellange bussen, voor een begrijpen en vormgeven van het doel van het centrum van de stad.

Architectenbureau Dirk Coopman

Het Stadsbos



‘Het Stadsbos’ levert als groen stedelijk dak een bijkomende ruimtelijke sequens aan de Vlaanderenstraat. Gelijktijdig wordt zo het Lieve Bauwensplein omzoomd en worden de te grote openingen rondom, in het bijzonder deze richting Vlaanderenstraat, afgeschermd door een groene wand. Het laten verspringen van de bomen op een dergelijke wijze dat het plaatselijk verkeer en de hulpdiensten er nog vlot door kunnen zorgt voor een intensieve gewaarwording van groen en boomstammen. Op deze wijze komt het Gerard Duivelsteen aan een plein te liggen. Stedelijke geborgenheid en kwalitatieve uitbreiding van het voetgangersgebied wordt zo verkregen. Het doel van het stadscentrum op maat van de ‘stadsgenieter’ wordt zo beter begrepen.



Door het stadscentrum te ontdoen van intensief openbaar vervoer kunnen diverse publieke ruimten worden gecreëerd zoals ondermeer een 'Stadsbos' op het eind van de Vlaanderenstraat.

Architectenbureau Dirk Coopman

Conclusie:

Wij menen samen met vele anderen dat wat we voorstellen hogere kwaliteiten bezit, het openbaar vervoer rendabeler en performanter zal zijn, het stadscentrum meer plaats maakt voor een grotere diversiteit van gebruik, we een gezondere stad krijgen, de mobiliteit duurzamer wordt, de plaatselijke economieën welvarender zullen zijn, meer tweeverdieners met kinderen terug de stad in zullen wonen en het voetgangers en fietsverkeer sterk zal toenemen.

Zo verdubbelen wij de omvang van het centrum van Gent tot voordeel van allen van Gent en omgeving die daardoor een groenere stad krijgen met minder fijnstofpieken, meer aangepast aan de eigentijdse verwachtingen van de stad, fietsvriendelijker, waar kinderen thuis zijn, het shoppen comfortabel is, en het vrij genieten van een stad met velen ruim aanwezig is.

Dirk Coopman

BRAVOKO – as : toekomstbeeld



BRAVOKO – as : toekomstbeeld



Visie stad Gent

V.S.

‘ Voor een beter Gent ’



Voorstel ‘Voor een beter Gent’

Aan u de keuze !

BRAVOKO – as : toekomstbeeld



BRAVOKO – as : toekomstbeeld



Visie stad Gent

V.S.

‘ Voor een beter Gent ’



Voorstel ‘ Voor een beter Gent ’

Aan u de keuze !

V.S.

‘ Voor een beter Gent ’



Huidige situatie

Voorstel ‘Voor een beter Gent’

Aan u de keuze !



Huidige situatie

Voorstel ‘Voor een beter Gent’

Aan u de keuze !